FRC 4'31264

CONVENTION NATIONALE.

RAPPORT

FAIT PAR G. F. SEBIRE,

ET ARRÊTÉ AU COMITÉ D'AGRICULTURE ET COMMERCE DU CORPS LÉGISLATIF,

PRÉSENTÉ

A LA CONVENTION NATIONALE,

PAR LE CITOYEN FERMON,

Le 30 Septembre 1792, l'an 1er. de la République française;

Et dont la réimpression et la distribution ont été ordonnées par la Convention.

Case FRC 2511

MESSIEURS,

Lorsqu'au moment de la révolution, les Bretons se sont réunis de fait à leurs frères adoptifs les Français, tous les travaux d'utilité publique ont été négligés. Ils ont senti que les convenances d'intérêt

THE NEWBERRY LIBRARY

ne devoient jamais être les bases d'une réunion fraternelle, et que la pénurie des finances exigeoit des sacrifices égaux de tous les membres d'une même famille.

Le département de l'Ille-et-Vilaine sur-tout, près d'être vivifié par une navigation intérieure commencée, a sollicité des secours, et en a obtenu de très-modiques relativement à ses besoins. De tous les départemens du royaume, c'est celui où la mauvaise qualité de la pierre et la rareté dont elle est, rendent les communications le plus difficiles, et l'entretien des routes le plus dispendieux.

Ce département vous sollicite vivement, Messieurs, de donner votre assentiment aux propositions que vous fait M. Auboüin et Compagnie pour l'entreprise d'un canal dont l'utilité est généralement reconnue, et dont la possibilité est constatée par toutes les opérations nécessaires à cet effet. MM. Liard, Chesy, &c. envoyés sous l'ancien régime, à la demande des États de Bretagne, pour examiner ce projet, en rendirent compte au gouvernement, et le Roi promit une somme de 200,000 livres pour aider la province dans cet ouvrage.

Je ne m'arrêterai point à vous détailler tous les avantages qui doivent résulter pour l'agriculture de cette entreprise. La facilité du débouché des denrées, la facilité de se procurer des engrais, feront mettre en culture des terreins immenses que des communications impraticables avoient fait abandonner. Ce ne sont que des considérations particulières et locales; mais une considération vraiment grande et faite pour capter les suffrages de l'homme d'Etat, c'est l'avantage de

communiquer en temps de guerre avec vos places fortes maritimes, par l'intérieur du royaume : de pouvoir y faire parvenir dans tous les temps les munitions, l'artillerie, les approvisionnemens de toute espèce, nécessaires à leur défense, à la construction ou à l'armement des vaisseaux.

Il est incalculable ce que les transports de ces objets par terre ont coûté dans la dernière guerre, et les pertes que nous avons faites quand ces transports se sont effectués par mer.

A la première hostilité, la Manche est absolument fermée pour nous, par l'avantage de la position des ports de l'Angleterre sur les nôtres. Ce n'est alors qu'en suivant les côtes, en naviguant au milieu des écueils, et s'exposant à mille dangers, que l'on peut parvenir d'un port à un autre.

M. Auboüin et compagnie demandent que vous l'autorisiez à se charger de toute la partie relative à la jonction des rivières d'Ille et de Rance par celle du Linon, de Rennes à Dinan, et par suite à Saint-Malo.

Le projet qui vous est présenté est une portion du plan de navigation générale de la ci-devant province de Bretagne, pour faire communiquer entre eux, par l'intérieur, les principaux ports de cette partie de la France; et la compagnie qui se présente a déja demandé à l'Assemblée Nationale à être autorisée à faire les opérations nécessaires pour constater la possibilité de l'exécution du projet de jonction de la Loire à la Vilaine par l'Isac et Pont-Château, et la jonction de l'Oust au Blavet.

Votre comité s'est assuré de la solvabilité de cette Compagnie; et M. Olivaut, ingénieur en chef de cette entreprise, mérite la plus grande

confiance par les connoissances qu'il a dans cette partie : cette justice lui est rendue par les lettres pressantes qu'il a reçues du département, pour hâter l'exécution de ce canal.

La rivière d'Ille prend son origine dans un étang qui se trouve sous le bourg de Feins, environ à 18,000 toises au nord de la ville de Rennes. Dans l'étendue de son cours, cette rivière traverse les territoires de Montreuil, Saint-Médard, Saint-Germain, Chevaigné, Betton, Saint-Grégoire, et va ensuite se rendre dans la Vilaine, au-dessous de Rennes, et à l'extrémité du mail de cette ville.

Cette rivière n'est navigable dans aucune de ses parties ; depuis Rennes jusqu'à Betton, elle pourroit le devenir sans beaucoup de frais, son lit étant presque toujours large, profond et assez droit ; mais depuis Betton jusqu'à sa source, son cours devenant rapide, son lit étroit, sa hauteur d'eau peu considérable, tout est à faire pour la rendre navigable.

L'étang dans lequel se trouve l'origine de cette rivière, est appelé l'etang du Boulet ; il est formé entre les montagnes de Leval, Vaumorin, le Boulet, Champ-Roger et Bourgois ; il rassemble les eaux de plusieurs ruisseaux qui tombent des gorges voisines, et a en outre une grande quantité de sources dans son lit ; il peut fournir dans les temps de sécheresse 750 pouces d'eau, et dans les saisons pluvieuses cette quantité peut être plus que doublée.

De l'étang de Combourg sort la rivière du Linon. Cette rivière descend d'abord par une pente assez rapide, et arrose les territoires de Combourg, Meillac et la Chapelle, se joint au-dessous de ce

dernier bourg avec la rivière de Hédé ; et, après avoir traversé les terres de Saint-Dominieuc, Treverien, Saint-Isidore et Evran, elle va se jeter dans la Rance, peu au-delà du moulin de la Roche.

Quoique cette rivière reçoive dans sa route plusieurs ruisseaux qui viennent s'y rendre des deux montagnes latérales, le volume de ses eaux est peu considérable ; ce n'est qu'après sa réunion avec la rivière de Hédé, qu'il devient un peu plus grand. Si tout est à faire pour la navigation de cette rivière, au moins, depuis sa réunion avec celle de Hédé, ne rencontrera-t-on pas de grandes difficultés à vaincre : par-tout on trouvera un vallon suffisamment large, et un terrein facile à traiter.

En continuant de descendre vers Dinan, la Rance, réunie avec le Linon, soutenue de distance en distance par les levées des moulins, présente un lit généralement profond, assez large, mais assez sinueux, jusqu'au moulin des Motais : là elle prend une direction plus uniforme jusqu'au pont du Gersual, sous Dinan. Cette rivière n'est navigable qu'à ce pont ; encore ne l'est-elle que 15 jours de chaque mois, au moyen des marées qui s'y font sentir pendant ce temps.

M. de Chesy, chargé en 1783 de reconnoître quel étoit l'endroit le plus favorable pour établir une communication entre les deux rivières de l'Ille et du Linon, après un examen exact, et des observations scrupuleuses, trouva que l'on ne pouvoir choisir un emplacement plus commode que celui qui se trouve près Bazouges, à l'endroit où la montagne du Tanoir, resserrée à son sommet par les petites gorges du bois Meunier et de la Fontais, ne présente qu'une largeur [illegible] d'étendue, et de droite et de gauche

brusque et rapide. D'après cette disposition, le canal de jonction descendra vers Rennes par les vallons de Villebué, Villemorin et du Chenet, et se rendra dans la rivière d'Ille, peu en-deçà du moulin de ce nom, au-dessous du bourg de Montreuil, vers Dinan; il se dirigera par les vallons de l'Etanchet, de Belhem, de la Parfleur, entrera dans celui de la rivière de Hédé, qu'il suivra jusque peu au-delà du bourg de la Chapelle où il se rendra dans le Linon.

Le point le moins élevé du terrein, où doit être le point de partage, se trouvant près le bourg de Bazouges, c'est dans ses environs qu'il sera placé. On formera une coupure dans la butte du Tanoir, et on lui donnera 37 pieds dans l'endroit le plus élevé. Les nivellemens ont prouvé qu'en établissant le niveau du point de partage à cette hauteur, on se rendroit maître de plusieurs ruisseaux, qui ensemble fournissent, dans les temps de sécheresse, près de 1,200 pouces d'eau; volume qui pourroit être plus que doublé dans les saisons pluvieuses : ci-joint est le tableau indicatif de ces différens ruisseaux et de leur volume d'eau.

Cette coupure de 37 pieds, à faire pour l'établissement du point de partage, pourroit paroître effrayante, si une expérience faite pour s'assurer par les sondes de la facilité de l'exécution, n'avoit donné les résultats les plus satisfaisans.

Le point de partage devoit avoir 3,623 toises de développement, et contenir six pieds de hauteur d'eau; afin qu'outre les quatre pieds nécessaires à la navigation, il y en eût toujours deux en réserve dont on pût disposer au besoin.

Mais, sur l'avis de l'administration centrale des

ponts et chaussées, la Compagnie s'est décidée à faire passer le canal du point de partage à côté du réservoir, qui doit l'alimenter, de façon qu'on pourra retenir les eaux à l'élévation que l'on voudra, sans que cela puisse nuire à la navigation. Si le volume d'eau de ce réservoir ne suffit pas, il est facile d'en former trois autres de niveau, un dans la vallée de Villemorin, l'autre dans l'emplacement de l'étang de Bazouges, le troisième dans les prés de la Guenaudière : ces trois réservoirs ensemble, d'une surface de 132,320 toises, pourroient contenir un volume d'eau de 44,106 toises cubes; quantité suffisante pour fournir, indépendamment des rigoles, au passage de plus de 20 bateaux par jour, de 70 à 80 tonneaux.

A partir de la première écluse vers Rennes, jusqu'à la première écluse vers Dinan, le canal de partage occupera, suivant la localité, une surface de neuf et dix toises, y compris les chemins de hallage, contre-fossés et francs-bords, &c.

Sa profondeur sera de 6 pieds 4 pouces de hauteur d'eau, et deux de franc-bord; il sera pratiqué deux chemins de hallage, l'un à droite, et l'autre à gauche; ils auront neuf pieds de largeur, et seront inclinés vers le canal à raison d'un pouce pour pied. Les talus, les déblais seront faits sur un pied de base, par pied de hauteur; et ceux des remblais seront à terre coulante. Le talus intérieur du canal sera revêtu en pierre sèche, pour prévenir les déchiremens que pourroient occasionner le bastillement des eaux et le choc des bateaux. En exhaussant la levée de l'étang de Bazouges de huit pieds environ, on se procurera dans cette partie un réservoir de niveau avec celui du canal; il pourra avoir 90,160 toises de superficie; il occupera tout

le vallon entre les buttes du bois Meunier, de Bazouges et de Belheim.

On établira sur toutes les rigoles tous les ponts utiles au service du canal; et sur le canal tous les ponts nécessaires pour ne pas interrompre ni gêner les communications existantes entre les villages, bourgs, etc., qui l'avoisinent.

Les eaux qui doivent alimenter le point de partage y seront donc conduites par trois rigoles. La première aura son origine à l'étang du Boulet, et viendra se rendre dans le canal peu au-dessus de la première écluse, vers Villemorin. Elle aura 1,827 toises de développement, et prendra dans son cours plusieurs ruisseaux et sources intermédiaires. Quoique cette rigole ne doive ramasser que 795 pouces d'eau, on croit devoir l'assujétir à des dimensions suffisantes pour en conduire 1,880, attendu que dans les saisons pluvieuses il sera essentiel de remplacer, par la plus grande quantité d'eau que pourront alors fournir les ruisseaux ci-dessus, les pertes qu'auront faites pendant les sécheresses les réservoirs qui doivent alimenter le point de partage.

La seconde rigole conduira les eaux du Chenay, et les versera au point de partage peu au-dessus de la première écluse, vers la Vilaine. Son développement total sera de 690 toises. Immédiatement au-dessus de cette rigole, dans les prés des grands Ronsoirs, on formera un réservoir dont la tête sera appuyée d'un côté à la butte de Chancelin, et de l'autre à celle de la Lande-Morin; la levée n'aura que 9 pieds de hauteur et 120 de longueur, les eaux du ruisseau seront reçues dans cet étang au fur et à mesure qu'elles arriveront, mais en sortiront toujours en même volume, au moyen

d'un régulateur dont le mouvement sera subordonné à leur hauteur variante. Ce réservoir contiendra 44,587 toises $\frac{1}{2}$ cubes d'eau.

La troisième rigole ramassera les eaux des ruisseaux de Becherel, Caderoc, Montmuran, Hédé, et celles de plusieurs sources intermédiaires; leur volume total est seulement de 324 pouces dans les sécheresses, mais il peut être plus que triple dans les saisons pluvieuses: elle ira se rendre dans le réservoir du point de partage près le village de la Pêcherie, peu au-dessus de la première écluse du côté de la Rance; elle aura 17,454 toises de développement.

A partir de la première écluse, à l'extrémité du point de partage, vers la Vilaine, sur un développement de 17,133 toises et 127 pieds 5 pouces 2 lignes de pente, le canal suivra tantôt le cours de la rivière, tantôt une direction particulière, suivant les localités; il aura, dans toute cette partie, 26 pieds de largeur dans le fond, 5 pieds de hauteur d'eau et 2 pieds de franc-bord; les chemins de hallage auront 12 pieds de largeur dans les rembrais, et 9 seulement dans les déblais; ils seront inclinés à raison d'un pouce par pied; on établira des réservoirs des canaux de dérivation par-tout où les crues d'eau pourroient occasionner des dégradations. La pente, de 127 pieds 3 pouces 2 lignes, sera divisée en 21 chutes, sur chacune desquelles sera construite une écluse à sacs en pierre, et de la manière la plus solide. Ces écluses auront toutes 90 pieds de longueur entre leurs bases, et 16 pieds de largeur entre leurs bajoyers; elles ne varieront que dans la hauteur de leurs chutes, et seront uniformes quant à leur construction.

A commencer du point de partage vers St.-Malo, le canal descendra d'abord par le petit vallon de la Parfleur, gagnera celui de la rivière de Hédé, près la butte de la Dialay; après avoir traversé les prairies au-dessous de la métairie de la Madeleine, il se dirigera sur la gauche de ce vallon, et le suivra jusqu'auprès du village de la Chapelle-au-Filemin; à cet endroit il se détournera pour traverser la lande de Calaudry, et se portera vers le village de ce nom, au-dessus duquel il entrera dans le vallon du Linon, qui, comme je l'ai dit plus haut, se jette dans la Rance, peu au delà du bourg d'Evran, vis-à-vis le moulin de la Roche. Cette partie du canal entrera peu souvent dans le lit de ces rivières pour pouvoir être soutenu de manière à passer sur plusieurs buttes qui nécessiteroient des détours considérables, et la suppression d'une grande quantité de moulins, dont le travail deviendra, par ce moyen, indépendant de la navigation. Toutes les décharges, tous les déversoirs nécessaires, seront pratiqués comme je l'ai dit plus haut. Le développement de cette partie, depuis le point de partage jusqu'à la Rance, sera de 12,367 toises, et sa pente depuis la surface de l'eau du grand Biez du point de partage, jusqu'à celle de la rivière de Rance, prise à 6 pouces en contre bas de la décharge du moulin de la Roche, sera de 162 pieds 6 pouces 8 lignes. Cette pente sera rachetée par vingt-une écluses à sacs, avec des chutes différentes, mais dans les proportions désignées ci-dessus.

Depuis l'endroit où la partie supérieure du canal vient se réunir avec la Rance, et jusqu'au pont de Léon, près Dinan, la navigation sera établie dans le lit actuel de la rivière; il ne s'agira, pour

cet effet, que de faire quelques redressemens, et d'ouvrir, vis-à-vis les moulins, des canaux de dérivation, sur lesquels on placera les écluses pour en racheter les chutes.

La longueur totale de cette partie sera de 4699 toises, et sa pente jusqu'à la surface de l'eau de la Rance, prise au pont de Léon, sera de 15 pieds 9 pouces; cette pente sera rachetée par 4 écluses, dans les mêmes dimensions et constructions que les précédentes.

De l'origine de cette cinquième partie jusqu'au pont de Léon, le hallage se fera sur la gauche.

Il sera nécessaire, pour suivre la navigation jusqu'à Saint-Malo, mais par la suite et sur l'avis des corps administratifs, de faire de nouveaux ouvrages.

Depuis cette dernière écluse, il ne seroit nécessaire que de supprimer le batardeau en deçà du pont de Gersual; par cette simple opération, les barques qui font le commerce, et qui sont maintenant obligées de s'arrêter au dessous de ce pont, remonteroient jusqu'à cette dernière écluse, et y feroient leur chargement et leur déchargement. Ce moyen est simple; mais aussi il n'est pas suffisant pour établir une circulation telle que la nature des choses semble l'exiger.

Dans l'état actuel, la navigation de la partie inférieure de la Rance, depuis Dinan, ne peut avoir lieu qu'au moyen des marées, et seulement lors des vives eaux; de manière que pendant environ quinze jours par mois, toute communication est absolument interrompue; la mer agissant d'ailleurs librement dans le port, y fait sentir tous ses mouvemens.

Il seroit aisé de remédier à tous les inconvé-

niens, de tenir dans le port de Dinan au moins 4 pieds d'eau, de lui donner une étendue de 1,560 toises de long, au moyen d'une coupure déja en partie faite à la courbure, et en y établissant une écluse qui n'auroit que 5 pieds 5 pouces de chute, et qui, faite dans le roc, seroit d'une dépense peu considérable.

M. Auboüin et sa compagnie ne demandent point encore à se charger de ce dernier objet, quoiqu'intimement lié avec l'entreprise générale. Cette dernière partie exige des considérations particulières, qu'il est impossible de saisir sans un scrupuleux examen, et sur lesquelles on ne peut d'ailleurs statuer sans un avis du département des côtes du Nord, sur les observations du district de Dinan.

Ce canal aura, de longueur totale, 37,822 toises.

Il y aura, environ, de déblai, 152,000 toises cubes.

45 Écluses.
26 Déversoirs.
4 Aqueducs.
7 Réversoirs.
4 Déchargeoirs.
} Sur le canal et les rigoles.

101 Ponts de communication, et 9 pour le service du canal.

Les rigoles comprendront ensemble 28,971 toises de longueur, et environ 12,000 toises de déblais. La dépense totale du canal, en comptant 500,000 l. pour les cas imprévus, sera de 2,661,654 l. 16 s. 8 den.

M. Liard, dans l'apperçu du revenu, croit pouvoir calculer le transit d'un bout à l'autre du canal, à raison de quatre bateaux par jour, du

port de quatre-vingts tonneaux ; la compagnie observe, avec raison, que M. Liard a calculé dans l'hypothèse du système général de navigation de la Bretagne, et qu'il est fort douteux que la partie de ce système qui concerne la jonction de la Vilaine à la Mayenne, puisse jamais s'exécuter, du moins jusqu'à ce qu'il se présente une compagnie. Cette observation diminue considérablement le transit de ce canal-ci, puisque presque tous les vins, huiles, savons, harengs, raisines, etc. qui se consomment à Fougères, Mayenne et dans toute cette partie, étant forcé de les transporter de Rennes par terre, il n'est pas présumable que l'on se serve de la voie du canal pour leur faire prendre une route beaucoup plus longue.

La Compagnie a calculé sur deux bateaux par jour, qui, portant quatre-vingts tonneaux, à deux mille livres pesant chaque tonneau, donnent trois cent vingt mille pesant, qui, à 5 sols le mille, fait 80 liv. par lieue de 2,000 toises; et, sur une longueur de 18 lieues, fait 1,440 l. par jour; et, supposant une navigation de deux cent quarante jours, par an un revenu de 345,600 liv.; et, comptant 100,000 l. pour l'entretien et impositions, il ne restera aux entrepreneurs qu'une somme d'environ 245,000 l., pour leur remboursement.

Le rapport que j'ai l'honneur de faire à l'Assemblée, n'est guère qu'un extrait du mémoire très-détaillé de M. Liard, ingénieur des ponts et chaussées de France : il convient que la compagnie qui se charge de l'entreprise, soit tenue de s'y conformer pour l'exécution, sauf le changement relatif au point de partage, suivant l'avis qu'a donné l'administration centrale des ponts et chaussées.

PROJET DE DÉCRET.

L'Assemblée Nationale, après avoir entendu le rapport de son comité d'agriculture, l'avis du département de l'Ille-et-Vilaine, et celui de l'administration centrale des ponts et chaussées, sur la demande du sieur Auboüin et Compagnie, d'être autorisés à ouvrir un canal de navigation pour joindre la Vilaine à la Rance, par les rivières de l'Ille et du Linon, décrète ce qui suit :

Article premier.

Le sieur Auboüin et Compagnie, sont autorisés à ouvrir à leurs frais un canal de navigation, pour joindre la Vilaine à la Rance, par les rivières d'Ille et du Linon, de Rennes au pont de Léon, près Dinan, suivant les plans, devis et détails dressés par M. Liard, et adoptés par les ci-devant États de Bretagne, à l'exception du réservoir qui doit alimenter le point de partage, et par lequel les bateaux ne passeront pas.

Art. II.

Ce canal, les écluses, tous les ponts et bacs nécessaires aux communications, les bermes, chemins de hallage, fossés, francs-bords & contre-fossés, seront exécutés ainsi qu'il est dit au mémoire de M. Liard, et sa largeur sera augmentée dans les endroits où il sera nécessaire d'établir des réservoirs, bassins, gares, ports, abreuvoirs et des anses pour le passage des bateaux; où les francs-bords ne donneroient pas assez d'espace pour les

dépôts des terres provenantes des fouilles ; et aussi dans les endroits où les terres et excavations n'en fourniroient point assez pour former les digues dudit canal.

ART. III.

La compagnie acquerra de gré-à-gré, ou à dire d'experts nommés contradictoirement avec les propriétaires, tous les terreins et propriétés nécessaires à l'exécution de ce canal, et de ses dépendances ; s'il survenoit quelques difficultés dans l'estimation, elles seront terminées par un tiers-expert, nommé par le directoire de district.

ART. IV.

Les propriétaires d'un héritage divisé par le canal, pourront forcer le sieur Auboüin et sa compagnie d'acquérir les parties restantes, pourvu qu'elles n'excèdent pas en valeur celles acquises pour le canal et ses dépendances.

ART. V.

Le sieur Auboüin ne pourra se mettre en possession d'aucune propriété, qu'après le paiement réel et effectif de ce qu'il devra acquitter : si on refusoit de recevoir ce paiement, la consignation de la somme à payer (faite dans tel dépôt public que le directoire de département ordonnera) sera considérée comme paiement, après qu'elle aura été légalement notifiée ; alors toutes oppositions, ou empêchemens seront sans effet, et les entrepreneurs entreront en possession.

ART. VI.

Quinzaine après le paiement, ou la consignation duement notifiée, le sieur Auboüin est autorisé à se mettre en possession des bois, pâtis, prairies et terres à champ, emblavées ou non, qui se trouveront dans l'emplacement dudit canal ou de ses dépendances; à l'égard des bâtimens, clos, marais légumiers, le délai sera de trois mois.

ART. VII.

Les hypothèques dont les biens qu'il acquerra pour la construction de ce canal et de ses dépendances, pourront être chargés, seront purgées en la forme ordinaire.

ART. VIII.

Ce canal sera traité, à l'égard des impositions, comme le seront les autres établissemens de ce genre.

ART. IX.

La compagnie est autorisée à détourner les eaux qui seroient nuisibles au canal, et à y amener celles qui y seroient nécessaires, à former des canaux d'irrigation dans la campagne, en indemnisant préalablement ceux dont les propriétés seroient endommagées, et en remplaçant les établissemens utiles au public, dont la suppression auroit été jugée indispensable.

ART. X.

Le sieur Auboüin pourra construire des moulins

sur le côté de ce canal, à la chute des écluses, mais sans que les moulins et autres établissemens, de quelque nature qu'ils soient, puissent préjudicier en rien à la navigation ou à l'agriculture.

ART. XI.

Il jouira pendant soixante années, (dans lesquelles le temps nécessaire à l'exécution et l'achèvement du canal n'est point compris) du droit de péage qui sera décrété; après ce temps, ce canal et ses dépendances appartiendront à la nation, et lui seront remis dans le meilleur état possible, toutes les écluses et ponts de communication exécutés en maçonnerie. Le sieur Auboüin et sa compagnie conserveront la pleine et entière propriété de tous les moulins, magasins, et généralement tous établissemens construits en conformité du présent décret, sans cependant que dans aucun temps et sous aucun prétexte, ils puissent prétendre aucune indemnité envers la nation, lorsqu'elle sera propriétaire du canal, soit pour raison de la privation des eaux, lorsqu'il faudra faire des réparations au canal, soit pour dépôts de matériaux nécessaires à ces réparations, soit pour toute autre cause.

ART. XII.

Les cultivateurs riverains dont les propriétés auroient été divisées par le canal, auront la faculté d'établir des batelets pour le service de leur terre, traverser le canal d'une rive à l'autre, sans toutefois entraver la navigation, et pour leur seul usage. Le sieur Auboüin et compagnie ne pourront exiger d'eux aucune retribution, sous aucun prétexte.

ART. XIII.

Le projet, le mémoire de M. Liard, les cartes et la soumission resteront déposés au directoire du département de l'Ille-et-Vilaine.

ART. XIV.

A compter du jour de la publication du présent décret, le sieur Auboüin et sa compagnie sont tenus de commencer les travaux dans trois mois, et de les exécuter et achever dans l'espace de dix années : s'ils ne remplissent pas cette clause, ils seront déchus du bénéfice du présent décret, sans pouvoir rien répéter à la charge de la nation pour tous les travaux qui auroient été faits.

TARIF DU PÉAGE.

ARTICLE PREMIER.

Les bateaux chargés de grains, farines, vins, cidres, morues, sardines, harengs, fruits, légumes, raisines, toiles, chanvres, bois, fers, charbons de toute espèce, sels, foins, pailles, poteries, pierres, chaux, plâtre, tuiles, ardoises, engrais, paieront six deniers du quintal, poids de marc, en raison de chaque lieue de deux mille toises qu'ils parcourront sur ce canal.

Toutes autres marchandises encombrantes paieront neuf deniers du quintal, poids de marc, en raison de chaque lieue.

ART. II.

Les trains de bois de toute espèce, et les bateaux vuides qui passeront sur ce canal, paieront douze sols par toise de longueur et par lieue.

Les bateaux qui n'auront que le tiers de leur charge ou moins, paieront les mêmes droits en sus de ceux dus par les marchandises. Les batelets ou bachots d'environ vingt pieds de longueur, paieront quinze sols par lieue.

ART. III.

Les voyageurs par les coches, diligences, batelets et galiottes établis sur ce canal, paieront trois sols par lieue, et six deniers par quintal et par lieue pour leurs effets et marchandises au-dessus de ce qui excédera le poids de dix livres.

ART. IV.

Les bateaux chargés, les batelets ou bachots qui les suivent, et les trains de bois qui entreront dans ce canal pour se rendre à leur destination, pourront y rester pendant dix jours sans rien payer pour droit de séjour; après ce temps, les bateaux et trains de bois paieront un sol trois deniers par journée de vingt-quatre heures, et

532

par toise de longueur, pendant leur séjour dans ce canal ou ses ports; et les batelets ou bachots, deux sols seulement par journée.

Les bateaux vuides, les batelets ou bachots qui emprunteront le passage du canal, pourront y rester quatre jours sans payer les frais de séjour; après ce terme, ils les acquitteront comme il est dit ci-dessus, hors les temps où la navigation seroit interrompue.

ART. V.

Tous les objets appartenans à la nation, transportés sur ce canal, ne paieront que la moitié des droits du tarif ci-dessus.

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.